

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية  
Naif Arab University For Security Sciences



# الملاحة البحرية التجارية...قوانينها والاطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحراً

الدكتور عبدالعزيز ابراهيم التركي

الرياض

1410 هـ - 1990 م

# الملاحة البحرية التجارية . . قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحراً

الدكتور عبدالعزيز ابراهيم التركي (\*)

## المقدمة:

إن المكانة المرموقة التي تشغلها الحضارة الاسلامية في تاريخ البشرية لأمر مسلم به من الجميع في عصرنا الحاضر، حيث وضح بجلاء فضل العرب والمسلمين في تطوير جميع العلوم والفنون، ومن بين تلك الفنون التي اكتسبت أهمية ماعرف باسم الأدب التاريخي والجغرافي الذي اعترف به العلماء بأنه المصدر الأساسي والموثوق به في دراسة ماضي العالم العربي والاسلامي، ويرجع السبب في ذلك الى أن العرب يعتبرون من أقدم الأمم التي ارتاد أبنائها البحار غير عابئين بالرياح العاتية والأنواء والأعاصير الشديدة والتيارات البحرية الخطيرة.

ولقد تغلبوا على تلك الصعاب بالجهد والخبرة والجرأة وروح المغامرة التي ليس لها حدود، كل تلك الجهود منحتهم الريادة والزعامة في فنون الملاحة البحرية والتجارة العالمية في العصور

---

(\*) المدير العام للشركة الوطنية البحرية - الرياض. المملكة العربية السعودية.

الوسطى ، وأيضاً في ارساء قواعد الملاحة البحرية وقوانينها على أسس علمية .

ولقد برزت أسماء لامعة في هذا المجال كأحمد بن ماجد والادريسي والبتاني وغيرهم ممن أضافوا الى الحضارة الانسانية الشيء الكثير .

وحيث من الصعوبة حصر أهمية النقل البحري يكفي أن نشير في هذا المجال الى العبارة الشهيرة التي قالها أحد المفكرين وهي : (أن من يملك البحر يستطيع امتلاك العالم بأسره) .

وهذه حقيقة تتجلى في أروع صورها في الوقت الحاضر سواء عبر ما نلاحظه من انتشار الأساطيل البحرية الحربية للدول الكبرى في البحار والمحيطات أو الأساطيل البحرية التجارية الضخمة للدول التي تجوب بحار ومحيطات العالم .

بالنسبة للعالم العربي فنظراً للموقع المتميز الذي يحتله بين قارات العالم حيث يشكل بموقعه الفريد وبيحاره وخلجانه حلقة الوصل بين الشرق والغرب ، وقد زاد من هذه الأهمية الاستراتيجية ما تفجر في أرضه من ينابيع الخير والعطاء متمثلة في النفط الذي يشكل عصب الحياة للصناعات الحديثة .

## أولاً : أهمية النقل البحري

يلعب النقل البحري دوراً بارزاً في المجالات الاستراتيجية والاقتصادية حيث يتم نقل مايزد على ٩٠٪ من التجارة الخارجية للأقطار النامية عن طريق البحر ، ومن ثم فإن النقل البحري يلعب دوراً هاماً في تسهيل تبادل المواد الأولية والسلع الرأسمالية والوسيلة

التي تدخل في مجال التجارة الدولية، هذا بالإضافة الى أن النقل البحري يتميز بأنه أرخص وسائل النقل المتاحة عموماً، كما أن افتقار أية دولة الى وسائل النقل البحري الفعالة يؤثر على الأنشطة الاقتصادية ويعرقل التطور الصناعي بها كما يقلل من فرصة منافسة منتجاتها المصدرة الى الأسواق العالمية، الى جانب ذلك فإن أهمية النقل البحري بالنسبة للدول النامية لا تقتصر على ما ذكر سابقاً بل تتعدى ذلك الى:

١ - أن شركات النقل الوطنية تشكل خط الدفاع الثاني لكونها تمثل القوة الاحتياطية للقوات البحرية مما يعزز الاستقلال الوطني لهذه الدول.

٢ - إن شركات النقل البحري الوطنية تساهم في توفير العملات الصعبة التي تحتاجها الدول في عمليات التبادل التجاري الخارجي.

٣ - إن شركات النقل البحري الوطنية تساهم اسهاماً فاعلاً في إتاحة الفرص أمام مواطنيها في التدريب الفني الهادف الى ادارة وتشغيل وصيانة أساطيل هذه الشركات الى جانب توفير العمالة الوطنية المدربة للعمل في أحواض اصلاح وبناء السفن.

ونظراً لما يتميز به الوطن العربي من موقع استراتيجي فريد حيث يشكل حلقة الوصل بين مسارات العالم ولما يتمتع به من ثروات اقتصادية فقد اهتمت الدول العربية بالاستفادة من هذا الموقع وعملت على انشاء أساطيل تجارية وطنية بهدف تعزيز قوتها

الاقتصادية وتأثير استقلالها الوطني .

والجدول رقم (١) يبين نمو وتزايد الأساطيل التجارية البحرية العربية خلال الأعوام من ١٩٨٠ - ١٩٨٤ م .

وإدراكاً من حكومة المملكة العربية السعودية لأهمية النقل البحري ورغبة منها في عملية التسريع في عجلة التنمية التي عاشتها بلادنا خلال السنوات العشر الأخيرة، ولكسر عمليات الاحتكار والمغالاة في الأسعار من قبل شركات النقل البحري (الأجنبية) صدر المرسوم الملكي الكريم بتأسيس الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري كشركة مساهمة سعودية، وقد بدأت الشركة عملها في مطلع عام ١٩٨١م بامتلاك سفينتين للعمل بين موانئ المملكة والولايات المتحدة، وتمتلك الآن الشركة أسطولاً مكوناً من ست سفن من سفن الحاويات العملاقة الى جانب ناقلة عملاقة لنقل البتروكيماويات وتعمل سفن الشركة في الوقت الحاضر بين موانئ المملكة والولايات المتحدة والشرق الأقصى، كما قامت الشركة بتبني خطة بعيدة المدى تهدف الى اعداد وتأهيل الشباب السعودي لتولي وتشغيل أسطول الشركة، وقد بدىء في تنفيذ هذه الخطة منذ العام الماضي .

## ثانياً: التجارة الخارجية العربية

تلعب التجارة الخارجية في منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية دوراً أساسياً في اقتصادها نظراً لاعتمادها على صادرات النفط ومشتقاته كمصدر رئيس للدخل وكذلك استيراد احتياجات المنطقة

من سلع الاستهلاك والانتاج.

ولقد شهدت دول المنطقة قفزة\* تنموية شاملة في مختلف المجالات العمرانية والصناعية والزراعية أدت الى زيادة حجم التبادل التجاري بين دول المنطقة ودول العالم، ونتيجة لنمو وتطور الأساطيل العربية فقد قامت الدول العربية بتحديث وتطوير موانئها لكي تتمكن من استيعاب الزيادة المطردة في حركة التجارة الخارجية البحرية..

الجدول رقم (٢) يبين كمية البضائع الواردة الى موانئ المملكة العربية السعودية.

ثالثاً: الأخطار التي تتعرض لها البضائع التجارية المشحونة بحراً

ومع ازدياد نمو التجارة الدولية منذ أواخر السبعينات في منطقة الشرق الأوسط ازدادت الأخطار التي تتعرض لها البضائع التجارية المشحونة بحراً نتيجة ظاهرتي:

- ١ - القرصنة البحرية المسلحة.
- ٢ - الاحتيال البحري.

أولاً: ظاهرة القرصنة البحرية المسلحة:

تعريف: هي أي عمل من أعمال العنف بغرض سلب ونهب البضائع الموجودة على ظهر السفينة في أعالي البحار.

أ - المناطق الرئيسية التي ظهرت فيها القرصنة البحرية المسلحة:

- ١ - غرب أفريقيا
- ٢ - شرق سنغافورة.
- ٣ - امام سواحل لبنان.
- ٤ - بين فيتنام وتايلاند.

أسلوب القرصنة البحرية في هذه المناطق:

١ - منطقة غرب أفريقيا:

يتم الهجوم المسلح على السفن الراسية أمام موانئ غانا ونيجريا نظراً لتكدس السفن التجارية أمام الموانئ وانتظار عدد كبير من السفن في انتظار دورها لدخول الموانئ لتفريغ البضائع وذلك لازدحام الموانئ لعدم وجود المعدات الحديثة بالموانئ التي تكفل سرعة التفريغ، ويتم هجوم القراصنة على السفن التجارية بواسطة الاستيلاء على السفينة لمدة معينة ويتم تعطيل أجهزة الارسال اللاسلكي ثم يقوم القراصنة بفتح وتكسير الحاويات والاستيلاء على بعض محتوياتها ونقلها الى القوارب وتكون هجمات القراصنة في منطقة غرب أفريقيا من أكثر عمليات القرصنة عدداً وأخطرها.

٢ - منطقة شرق سنغافورة:

يتم الهجوم المسلح على السفن التجارية أثناء عبورها لقناة

فيليب وهي تقع في المياه الاقليمية لشرق ماليزيا وغرب الجزر الأندونيسية، وتتميز هذه القناة بطول شواطئها وكبر مسطحاتها المائية والتي يصعب حمايتها وتغطيتها، كما تتميز أيضاً بقلّة عمقها مما يضطر السفن الى التخفيض من سرعاتها مما يسهل للقراصنة اعتراض السفن التجارية وخاصة السفن صغيرة الحجم وذات السطح المنخفض، وعادة ما يتم الهجوم بواسطة عدد قليل من القراصنة المسلحين بالأسلحة النارية والمدى بغرض سرقة البضاعة غالية الثمن خفيفة الوزن، والنقود والأمتعة الشخصية لأطقم السفن وغالباً لا يهتم القراصنة بالبضاعة العادية ثقيلة الوزن.

وتزداد أعمال القراصنة في تلك المناطق وذلك لتردد قوات السواحل لكل من ماليزيا وأندونيسيا في مطاردة القراصنة داخل المياه الاقليمية للدولة الأخرى.

### ٣ - أمام سواحل لبنان:

نظراً للظروف السياسية التي صاحبت الحرب الأهلية اللبنانية فإننا نرى زيادة الاستيلاء على السفن التجارية بين الساحل اللبناني والساحل القبرصي ويقوم بعمليات الاستيلاء كل من اسرائيل والمليشيات اللبنانية المتصارعة بغرض الاستيلاء على حمولات السفن المتواجدة في هذه المنطقة.

### ٤ - المنطقة بين فيتنام وتايلاند (جنوب بحر الصين):

يتم الهجوم المسلح على السفن الصغيرة التي تحمل اللاجئيين



الفيتناميين الهاربين من الحكم الشيوعي الى تايلاند في منطقة جنوب بحر الصين، ويتم الهجوم على هذه السفن بغرض الاستيلاء على النقود والأمتعة الشخصية للاجئين.

ب - اجراءات الوقاية من هجمات القراصنة:

نظراً لنمو دور الأسطول التجاري السعودي ومشاركته في الاسهام في نقل صادرات المملكة وواردات قطاع المستوردين السعوديين والذي يزداد حجمه عاماً بعد آخر فإننا نذكر هنا إجراءات الوقاية من هجمات القراصنة:

١ - نظراً لأن هجوم القراصنة غالباً ما يتم على السفن الصغيرة والتي تسير على خطوط غير منتظمة بين الموانئ والتي غالباً ما تنتظر دورها في دخول الموانئ مما يعرضها للهجوم، وهذه السفن الصغيرة تستأجرها شركات ملاحية صغيرة بعقود مشارطة (اما تأجير زمني أو تأجير عادي) فإننا ننصح جميع المستوردين بعدم الشحن على هذه السفن وأيضاً بعدم السماح للمصدر الأجنبي على الشحن عليها اذا كان هو الملتزم بعمليات شحن البضائع، بل يجب أن يتم شحن البضائع، وأن يشترطوا شحن البضائع على سفن شركات الملاحة الوطنية ذات الخطوط الملاحية المنتظمة والمسجلة دولياً Conference Liner .

٢ - تجنب تسير السفن التجارية المتوسطة والصغيرة ذات ارتفاع السطح المنخفض في المناطق التي يكثر فيها هجوم القراصنة.

٣ - تخزين المعلومات عن هجمات القراصنة وأماكنها أولاً بأول لدى  
الغرف التجارية العربية والهيئات المسئولة وتعميمها على  
الشركات الملاحية البحرية والشركات التجارية.

٤ - ضرورة تدريب بعض أطقم السفن التجارية التي تعمل بالمناطق  
التي يكثر بها هجوم القراصنة أو تمر بالقرب منها، تدريبهم على  
أعمال مقاومة القراصنة نظراً لأن القواعد الدولية تمنع تسليح  
السفن التجارية.

٥ - ضرورة أن تقوم المنظمات الدولية مثل المنظمة الدولية  
للاستشارات الدولية IMO والمكتب البحري الدولي IMB  
بحث الدول التي يتم هجوم القراصنة في مياهها الإقليمية على  
ضرورة زيادة وتكثيف الدوريات المسلحة لمنع هجوم القراصنة  
على السفن.

ج - اجراءات مكافحة هجوم القراصنة دولياً:

قواعد معاهدة جنيف الدولية لأعالي البحار عام ١٩٥٨م:

نظراً لخطورة القرصنة البحرية المسلحة على السفن التجارية  
فقد أبرمت معاهدة دولية في جنيف عام ١٩٥٨م تضمنت القواعد  
الدولية الآتية:

١ - حرية الملاحة في أعالي البحار: حيث أن أعالي البحار لا تخضع  
طبقاً للقواعد الدولية لسلطة أي دولة، . فإن معاهدة جنيف  
انتهت الى تخويل سلطات جميع الدول صلاحية ضبط القراصنة  
ومحاكمتهم وتوقيع العقوبات الجنائية عليهم بصرف النظر عن

المنطقة التي تمت فيها جرائم القرصنة، وعن العلم الذي كانت ترفعه السفينة ولا جنسيات القراصنة.

٢ - تنص المعاهدة على أن مطاردة القراصنة والقبض عليهم مقصور على الدول فقط، وبالتالي لا يصح للأفراد ولا الشركات البحرية القيام بهذا العمل، وقد أنهت هذه المعاهدة ما كان مستقراً في الأذهان من قبل، من أن لأي شخص أو لأي سفينة حق القبض على القراصنة والاستيلاء على سفنهم بطريق القوة، وكان يتم أحياناً اعدام القراصنة على السفينة بأمر من قبطان السفينة التي قامت بمهاجمتهم دون محاكمة، وكان القانون الانكليزي القديم يبيح منح حصة ١٢,٥٪ من قيمة الأموال التي يتم الاستيلاء عليها من سفينة القراصنة.

٣ - أعطت المعاهدة ضمان مبدأ مشروعية اجراء القبض وحقوق القراصنة في الدفاع عن أنفسهم أمام محاكمة عادلة يقوم بها قضاء الدولة طبقاً لقواعد المحاكمات العالمية.

٤ - اعتبار جرائم القراصنة جرائم دولية مرتكبة ضد الانسانية، ويقتضي القبض على القراصنة بالقوة ومصادرة سفنهم ومحاکمتهم أمام قضاء الدولة، وتقرر غالبية قوانين الدول عقوبة الاعدام للقرصنة عند ارتكاب جرائم قتل عند الاستيلاء على السفينة أو تقرر عقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة للقرصان.

٥ - والقواعد الجنائية الاسلامية تقضي بأن جرائم القرصنة تعتبر من جرائم الحراة وتطبق بشأن القراصنة عقوبة الاعدام اذا اقترن السلب والنهب بالقتل طبقاً لتفاصيل فقه الحدود والتعزير في

الفقه الاسلامي ، باعتبار أنها جرائم قطع الطريق في البحر كما تطبق عقوبة الصلب أو قطع الأيدي والأرجل من خلاف اذا اقتصر العمل الاجرامي على السلب والنهب دون القتل .

٦ - تنص المعاهدة على أن تتعاون جميع الدول الى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة .

ثانياً: ظاهرة الاحتيال البحري:

تشير التقارير الرسمية العالمية الى ازدياد حركة الاحتيال البحري في الآونة الأخيرة ولا سيما في منطقة الخليج العربي التي كلفها هذا النوع من الاحتيال حوالي (١٠٠٠) مليون دولار مما دفع دولها الى التصدي الى هذه الظاهرة المتفاقمة سواء على الصعيد العالمي أو على الصعيد الاقليمي . .

فقد شهدت الفترة الأخيرة وبشكل ملحوظ انتهاكات لقواعد وأخلاقيات النقل البحري وقوانين وأعراف التجارة الدولية وأصبحت هذه الظاهرة تثير القلق الشديد والمخاوف الكبيرة على مستقبل التجارة الدولية وإن كان موضوع الغش التجاري والتحايل البحري ليسا مشكلتين جديدتين إلا أن هناك زيادة مقلقة في عدد ما أبلغ عنه من حالات الغش التجاري والبحري والأعمال المتصلة بهما التي حدثت في ميدان التجارة الدولية والنقل البحري الدولي في الفترة الماضية، وتنتج عن ذلك أضرار جمة تؤثر على اقتصاديات الدول والتي

غالباً ما تكون من ضحايا عمليات الغش البحري .

## الاحتيال البحري:

ويقصد به الخديعة والغش والحيلة والمزاعم الكاذبة التي يلجأ إليها الشخص لإيهام الآخرين لأخذ ما ليس له فيه حق أو ما لا يستطيع الحصول عليه بالطرق المشروعة .

تعتمد أي صفقة تجارية دولية على الأطراف الآتية:

- ١ - البائع .
- ٢ - المشتري .
- ٣ - مالك السفينة .
- ٤ - مستأجر السفينة .
- ٥ - ربان السفينة وطاقمها .
- ٦ - المؤمن (شركة التأمين) .
- ٧ - المصرف «البنك» .
- ٨ - السمسار .
- ٩ - الوكيل .
- ١٠ - المجهز .

وتحدث ظاهرة الاحتيال عندما ينجح أحد هذه الأطراف بشكل غير عادل وغير قانوني في الاستيلاء على أموال أو بضائع من طرف آخر كان ملتزماً تجاهه ظاهرياً بعمل تجاري أو نقل بضائع أو بالتزام آخر . وقد يحدث الاحتيال أيضاً عندما يقوم عدد من الأطراف بمؤامرة الاحتيال ضد طرف أو أطراف أخرى .

## أساليب الاحتيال البحري:

سنستعرض هنا أساليب الاحتيال البحري وطرق الوقاية والحذر من كل منها، فقد يتم الاحتيال البحري بواسطة طرف ضد

طرف آخر متخذاً أحد أساليب الغش التالية:

أولاً: الاحتيال باستخدام عقد ايجار السفينة:

١ - تنظم القوانين البحرية الدولية عقد ايجار السفينة وهو العقد الذي يبرم بين مالك السفينة (المؤجر) وطرف آخر (المستأجر) وقد يكون المستأجر شركة نقل بحرية تستأجر سفينة أو سفينتين تستخدمهما في أعمال النقل البحري وقد يكون المستأجر تاجراً يريد شحن بضاعة تملأ سفينته، ويطلق على هذا العقد Charter Party والسفن المستأجرة التي تقوم بالنقل البحري بهذه الطريقة يطلق عليها Charter Party Vessels، وذلك تمييزاً لها عن نوع آخر من السفن يطلق عليها الخطوط الملاحية المنتظمة والمسجلة دولياً Conference Liners، ويقتضي تسجيل هذه السفن بمعرفة هيئة «اللويديز» العالمية للملاحة البحرية بلندن توافر شروط معينة على السفينة أهمها: عمر السفينة، صلاحيتها للملاحة من كافة الوجوه وتسجيل ملكيتها.

والسفن المستأجرة لا تسجل في السجلات الدولية ولا يكون لها خط ملاحي منتظم وهي تتجول بين الموانئ، لالتقاط البضاعة وغالباً ما تكون أسعار الشحن فيها رخيصة . . . وعقد ايجار هذه السفينة اما أن يكون زمنياً أو عادي وينص عقد الايجار على قواعد بخصوص الابحار وشروط الدفع ومن يلتزم بالصيانة والبحار والموانئ التي تعمل فيها السفينة.

٢ - عندما يقوم المستورد أو المصدر بشحن بضاعته على احدى هذه

السفن المستأجرة فإنه لا يعرف عن شروط عقد الايجار المبرم بين مالك السفينة ومستأجرها أي شيء، وهذه النقطة قد يستغلها مالك أو مستأجر السفينة أسوأ استغلال للإضرار بالمصدر والمستورد معاً أو بأي منهما، فقد يتفق مالك السفينة مع مستأجرها بأن يتعمد المستأجر التأخر عن دفع أقساط الايجار فيستصدر المالك أمراً قضائياً من قاضي ميناء معين بالحجز على السفينة أو يصدر أمراً الى ربان السفينة بتوقيف السفينة خارج المياه الاقليمية لحين سداد أجرة السفينة، ويضطر أصحاب البضائع الى افتدائها بدفع الايجار المتأخر الى المالك.

٣ - قد يتآمر مستأجر السفينة مع الربان وطاقمها دون اشتراك المالك وذلك بأن يرفع الربان والطاقم قضية يطالبون فيها بدفع رواتبهم المتأخرة ويستصدرون أمراً قضائياً بالحجز على السفينة في أي ميناء وفاءً لهذه الرواتب ويضطر أصحاب البضائع الى افتدائها بدفع الرواتب المتأخرة.

٤ - قد يتآمر مالك السفينة مع المستأجر بأن يصر مالك السفينة على أن تكون أجرة النقل واجبة التحصيل بعد وصول السفينة الى ميناء التفريغ، وقد يمتنع المستأجر عن دفع أجرة النقل فيقوم مالك السفينة برفع دعوى بالحجز على البضاعة وفاءً لأجرة النقل وقد تكون أجرة النقل مدفوعة مقدماً فيضطر أصحاب البضائع الى افتدائها بدفع أجرة النقل مرة ثانية.

٥ - قد يتآمر مالك السفينة ومستأجرها مع شخص ثالث فعند رسو السفينة في أحد الموانئ لإجراء اصلاحات مزعومة وأثناء ذلك

يظهر الشخص الثالث بحجة أنه صاحب دين ويرفع دعوى ويستصدر أمراً من القاضي بالحجز على السفينة والبضائع ويضطر أصحاب البضائع الى افتدائها بدفع قيمة الدين، ويستفيد من ذلك كل من المالك والمستأجر والشخص المزعوم.

وسائل الوقاية من هذا النوع من الاحتيال:

- ١ - يجب تجنب التعاقد من السفن المستأجرة غير المسجلة في اتفاقيات الخطوط الملاحية المنتظمة، ويجب التأكد من أن عقد النقل ينص على استخدام اصطلاح Liner Terms وهو ما يعني خطوط الملاحة المنتظمة.
- ٢ - ينبغي أن يتحقق المستوردون من المركز المالي وسمعة ملاك السفن ومستأجريها عن طريق الغرف التجارية ومكاتب الملحقين التجاريين والمكتب البحري بلندن.
- ٣ - ينبغي معرفة ما اذا كانت السفينة مؤجرة لمدة زمنية أو رحلة وكذلك كافة التفاصيل عن ملكية السفينة وحمولتها وعمرها وسجل حوادثها البحرية وشهادات سلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة.
- ٤ - ينبغي على ربان السفينة عدم تسليم البضاعة الا مقابل النسخة الأصلية من سند الشحن، ويجب عليه الابلاغ عن موقع سفينته دورياً خلال الرحلة كما يجب عليه اخطار مكتب لويدز في كل ميناء يتوقف فيه اذا كانت هناك شحنات ثمينة بحيث يمكن إخطار الميناء التالي بالموعد المتوقع فيه وصول السفينة.



ثانياً: الاحتيال عن طريق المستندات في عقود البيع الدولية:

١ - يكون عقد البيع الدولي أو عقد الشراء الدولي هو أساس المعاملة التجارية الدولية بين تاجرين كل منهما في دولة أخرى وهو ما يطلق عليه International Transaction والقواعد الدولية تتضمن تنظيمًا عاماً لكل عقد منها يبين التزامات البائع والمشتري كما أنها قابلة للاضافة ويجب أن يتضمن العقد القواعد التفصيلية التي تقتضيها العلاقة التعاقدية بين الطرفين.

كما يجب أن ينص العقد على الاعتماد المستندي الذي يجب فتحه أو ينص على طريقة التعامل مثل الدفع المقدم A.P. أو الدفع مقابل المستندات P.D. أو التسليم مقابل الدفع CAD.

٢ - يجب أن ينص في أصل العقد على مواصفات البضاعة بالتفصيل حيث أن مدى التفصيل في المواصفات يلزم الجانب الآخر بالتقيد في التنفيذ، وإذا كانت التفاصيل مطولة فيدرج نص في العقد يشير إليها وتلحق بالعقد، ويجب اختيار العقد الدولي المناسب لطبيعة وحجم البضاعة وحجم المؤسسة المستوردة.

ثالثاً: الاحتيال الناتج عن الاعتمادات المستندية:

١ - تقضي القواعد الدولية في الاعتمادات المستندية الصادرة من غرفة التجارة الدولية في باريس والقواعد الدولية الموحدة للمصارف بأن المصارف في الاعتمادات تتعامل بالمستندات وليس بالبضاعة وأن التزام المصارف يتركز في الفحص الحرفي للمستندات.

٢ - يجب أن يكون رجل الأعمال مدرباً على فحص المستندات بنفسه بعد المصرف حتى اذا اكتشف خطأ من المصرف رفض المستندات ومن حقه أن يطالب المصرف بقيمة الاعتماد كاملة.

٣ - يجب على المستورد أن يشير الى مواصفات البضاعة في الاعتماد المستندي بأنها مرفقة بالاعتماد وتعتبر جزءاً منه نظراً لأن مسؤولية المصرف تقتصر فقط على المستندات، وفي هذه الحالة فإن المصرف يجري مقارنة المواصفات في القوائم الخاصة بالبضاعة ومستندات الشحن بالمواصفات المدونة في أصل العقد المرفق.

٤ - ودور المصارف في حماية التجارة والصناعة الوطنية في البلاد العربية مهم جداً نظراً لعدم اكتمال الوعي والعلم بالتجارة الدولية لدى بعض المؤسسات الوطنية الصغيرة والمتوسطة مما يعرضها للغش التجاري في المعاملات الدولية بشحن بضاعة غير مطابقة للمواصفات ولا تصلح، مع صعوبة الحصول على قيمة الاعتمادات واستردادها بعد ذلك.

٥ - هناك دور آخر للمصارف في حماية المستوردين من عمليات الغش البحري وهو يعتمد أصلاً على حرص المستورد بأن يشترط التفتيش والمعاينة في الميناء قبل ابحار السفينة ثم يشترط وجود هذا المستند الذي يفيد مطابقة البضاعة للمواصفات ضمن المستندات الواجب تقديمها للمصارف لصرف قيمة الاعتماد، وبذلك يعطى المستورد فرصة لوقاية أمواله من الاستيلاء عليها دون حق، وهذه هي الضمانة المقبولة وهي اشتراط التفتيش والمعاينة من هيئة مستقلة في ميناء الشحن ورافق شهادة التفتيش

والمعاينة ضمن باقي المستندات الى المصارف، وللمصارف الحق في التحري عن صحة هذه الشهادة.

رابعاً: الاحتيال الناتج عن استخدام السفن ذات التسجيل المفتوح:

يوجد نوعان من نظم التسجيل البحري للسفن:

## ١ - نظام التسجيل المقيد:

وهو ما تتبعه معظم الدول في تسجيل سفنها تسجيلاً رسمياً من حيث ملكية السفينة ونقل ملكيتها ومدى صلاحيتها للملاحة وطراز السفينة وسنة بنائها وحمولتها. . وله سجلات دقيقة في هيئة اللويدز البريطانية في لندن وعند نقل ملكية السفينة يوثق العقد بعد التحقق من شخصية البائع والمشتري ومدى صلاحية السفينة للملاحة.

## ٢ - نظام التسجيل المفتوح: «اعلام الملاحة»:

في هذا النظام يتم تسجيل الملكية ونقلها بإجراءات سهلة وقليلة التكلفة دون التقيد بالاجراءات الدقيقة السابقة، ومن أمثلة الدول التي تتبع نظام التسجيل المفتوح: ليبيريا، بنما، قبرص، سنغافورة، غواتيمالا والصومال.

ونظام التسجيل المفتوح من العوامل الرئيسة التي تساعد على تسهيل واخفاء الغش والاحتيال البحري، اذ يحاول المجني عليهم أصحاب البضاعة التحقق من المالك الحقيقي للسفينة التي ارتكب

الغش بواسطتها فيتضح أن السفينة نقلت ملكيتها من شخص الى آخر مرات عدة وغالباً ما يختفي التعاقد مع صاحب البضاعة .  
وقد أجمعت الدول النامية وأيدتها الدول العربية على ضرورة انهاء نظام التسجيل المفتوح لما له من أخطار على التجارة الدولية البحرية وعلى العمالة واستبداله بنظام دولي يحقق الرقابة القانونية الكاملة، بحيث يمكن معرفة مالك السفينة الحقيقي فوراً ولكن الدول الصناعية واليابان عارضت الغاء نظام التسجيل المفتوح بناء على أنه يوفر العمالة لدول العالم الثالث والحرص على حرية النقل البحري منعاً من زيادة تكلفة النقل البحري التي تعود بالضرر على الاقتصاد العالمي .

### الوقاية من نظام التسجيل المفتوح:

يجب على المستوردين عدم التعاقد على شحن بضائعهم على سفن ترفع أعلام الملاءمة (ذات نظام التسجيل المفتوح) والاصرار بالنص في العقد الدولي على اشتراط الشحن على سفن تتبع نظام التسجيل المقيد وذلك مهما كانت أسعار الشحن أرخص .

### خامساً: الاحتيال الناتج عن مستندات الشحن:

١ - طبقاً للقاعدة القانونية العالمية فإن الناقل البحري يلتزم بتسليم البضاعة سليمة في ميناء الوصول . . وهو لا يستطيع التخلص من التزامه هذا إلا بإثبات القوة القاهرة أو فعل الغير . . وكثيراً ما تتضمن عقود النقل البحري شرطاً ينص على اعفاء الناقل

البحري من المسؤولية عن الخطأ الذي يرتكبه ربان السفينة أو الملاحون وليس معنى ذلك الشرط هو تخلص الناقل من المسؤولية تخلصاً نهائياً. . ولكن يترتب عليه نقل عبء الاثبات الى عاتق الشاحن والمستفيد لذا يجب لانعقاد مسؤولية الناقل أن يقوم الطرف الآخر بإثبات أن خطأ الربان هو الذي أدى الى وقوع الأضرار بالبضاعة.

٢ - قد يعمد القبطان والبحارة الى بيع البضاعة في أي ميناء بعيد ثم يدعون أنها هلكت أثناء الرحلة، أو يستبدلونها ببضاعة مماثلة تالفة تماماً في الميناء معتمدين على صعوبة اثبات خطأ الناقل خلال الرحلة البحرية.

وسائل الوقاية من الغش الناتج عن مستندات الشحن:

١ - يجب على المستورد ألا يوافق على ادراج هذا النص (اعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الذي يرتكبه ربان السفينة أو الملاحون) في بوليصة الشحن. .

٢ - ورد في تقرير أمانة مؤتمر الانكتاد UNCTAD اقتراح حديث بإنشاء سجل مركزي لسندات الشحن وهدف الاقتراح هو معالجة حالة من حالات الغش البحري في حالة تأخر تقديم مستندات الشحن، وخشية أن تكون بوليصة الشحن قد تم تزويرها بعد صدورها، وكذلك كشف أمر سر سند شحن عن بضاعة لا وجود لها أصلاً. . ومن أحوال الغش الذي يعالجها هذا الاقتراح احتمال بيع البضاعة مرات عدة أثناء الرحلة

البحرية بناء على نسخة مزورة من أصول ومستندات الشحن .  
٣ - وتفصيل الاقتراح أنه تودع سندات الشحن فور صدورها في هذا  
السجل المركزي وتحفظ وتخزن بواسطة أجهزة الحاسب الآلي  
ويكون خلالها السجل وكيلاً عن كل من البائع والمشتري  
بالوسائل الالكترونية بدلاً من تداول مستند الشحن يدوياً .

ومن شأن هذا التنظيم المقترح هو معالجة حالة تأخر وصول  
سند الشحن بعد وصول السفينة فيضطر المستورد الى الحصول  
على ضمان مصرفي «بنكي» لاستلام البضاعة، وفي هذه الحالة  
فإنه طبقاً للعرف الدولي قد يكون المشتري قد قبل البضاعة  
ويسقط حقه في رفض المستندات عند ورودها للمصرف «البنك»  
فاتح الاعتماد، وبهذه الحيلة المتعمدة يتمكن المصدر من فرض  
بضاعة مخالفة للمواصفات أو فيها عيوب جسيمة .

٤ - ومن شأن هذا النظام المقترح (نظام السجل المركزي لمستندات  
الشحن) أن يقضي على حالة الاحتيال البحري بتعمد تأخير  
المستندات لأن تداول المستندات يتم إلكترونياً، إلا أن هذا  
الاقتراح لم يؤخذ به عالمياً حتى الآن .

٥ - يجب على المستوردين التعامل مع وكلاء الشحن البحري  
المعتمدين في سجل الوكالات الرسمية ويجب تجنب وكلاء  
الشحن غير المقيدين أو مخلصي البضائع لأن وكيل الشحن  
المسجل يمثل الناقل البحري قانوناً وهو يكون حريصاً على  
سمعته ومركزه في سوق النقل البحري، وينصح بالتعامل مع  
الناقل البحري المأمون بينما مخلص الشحن أو وسيط الشحن لا

يمثل الناقل البحري قانوناً ولا يهمة سوى الحصول على العمولات ولو كان ذلك على حساب ابرام عقد مع ناقل بحري سيء السمعة أو ناقل استأجر سفينة قديمة تجوب الموانئ بحثاً عن البضاعة وفي هذا النوع من النقل يقع أخطر أنواع الغش والاحتيال البحري .

وعلى هذا فإنه لكي نتجنب الغش البحري عن طريق مستندات الشحن، فإنه يجب دائماً رفض مستندات الشحن الصادرة عن مخلصي الشحن والاقتصار على سندات الشحن التي تصدر عن وكلاء الشحن المسجلين في الوكالات .

سادساً: الاحتيال الناتج عن استخدام التأمين البحري في ارتكاب الغش :

وسائل الاحتيال في عقد التأمين :

١ - قد يرتكب مالك السفينة الغش بالمغلاة في ثمنها عند التأمين على جسم السفينة، وبذلك يعتمد الى التآمر مع الربان لإغراق السفينة عمداً حتى يحقق كسباً من الحصول على تعويض التأمين الذي يفوق قيمة السفينة الحقيقية بمراحل .

وقد يقوم الربان ببيع البضاعة المشحونة بالسفينة قبل اغراق السفينة عمداً للحصول على مبلغ التأمين المغالى فيه، وبذلك يتم التعويض عن السفينة التي غرقت عمداً وكذلك يتم التعويض عن البضاعة التي سرقت قبل غرق السفينة .

٢ - في الحالة السابقة يصعب على شركة التأمين اثبات أن السفينة قد غرقت عمداً كما يصعب على صاحب البضاعة اثبات أنها قد بيعت قبل اغراق السفينة ويصعب عليه أيضاً الرجوع الى مالك السفينة، لأن غالباً ما يكون وهمياً أو قد باع السفينة مرات عدة ورهنها ويمكن أن تختفي السفينة في مكان مهجور لمدة تكفي لاعتبارها أنها قد غرقت ويتم تغيير اسمها ولونها وجنسيته ثم تعود بعد ذلك باسم وجنسية مختلفين تماماً.

وفي الحالة السابقة فإن نظام التسجيل البحري المفتوح (نظام اعلام الملاءمة) يساهم اسهاماً فاعلاً في هذا الاحتيال.

ومن أمثلة الاغراق المتعمد للسفينة بعد بيع بضاعتها لقبض قيمة التأمين على السفينة والجمع بينه وبين سرقة قيمة البضاعة ما حدث في حالة الناقلة (سالم) التي تم تفريغ حمولتها من النفط في جنوب افريقيا ثم ثقبت وأغرقت قرب شواطئ غرب أفريقيا.

### وسائل الوقاية في مجال التأمين البحري:

١ - يجب على شركات التأمين الامتناع عن التأمين على السفن القديمة نظراً لأن ذلك يشجع على الاحتيال البحري، رغبة في الاثراء بالحصول على قيمة التأمين. . . ويجب أن يزيد قسط التأمين كلما زاد عمر السفينة الى أن يصل الى حد معين، بعده يتم الامتناع عن التأمين.

٢ - ثبت من التحقيقات في حوادث غرق السفن التي أحاطت بها ظروف مريبة أن ٨٠٪ من مجموع هذه السفن التي غرقت كانت



مسجلة في دول اعلام الملائمة وأن ٨٥٪ من هذه السفن يزيد عمرها عن ١٥ عاماً.

أنواع سندات الشحن : Bill of Lading

١ - البيع سيف CIF (التسليم على ظهر السفينة):

وهو الذي يلتزم فيه البائع بنقل البضاعة بحراً والتأمين عليها ضد مخاطر الطريق، ويكون الثمن المتفق عليه شاملاً لثمن البضاعة وأجرة النقل وقيمة التأمين، ويترتب على هذا العقد أن تنتقل ملكية البضاعة من البائع الى المشتري عند شحنها، ويجب تعيين البضاعة جيداً على أن تثبت واقعة التعيين هذه لسند الشحن الذي يتضمن وصفاً دقيقاً للبضاعة المشحونة من حيث النوع أو الكمية أو الحجم أو المميزات الخاصة.

ويلتزم البائع بإخطار المشتري عن اتمام عملية الشحن وموعد وصول البضاعة الى ميناء الوصول، وقد تضاف كلمة Landed لتصبح Cif Landed ومعناه التسليم على ظهر السفينة بميناء الشحن خالص قيمة البضاعة وأجرة النقل والتأمين ومصاريف التفريغ في ميناء الوصول أو قد تضاف عبارة Cif Free Out ومعناه التسليم على ظهر السفينة بميناء الشحن خالص قيمة البضاعة وأجرة النقل والتأمين بدون مصاريف التفريغ، ويترتب على هذا العقد أن يتحمل المشتري أية مسئوليات أو مصاريف تنشأ على البضاعة أثناء سيرها بالبحر.

## ٢ - البيع سي أند اف « C & F »

ومعناه تسليم البضاعة من البائع الى المشتري خالصة قيمة البضاعة وأجرة الشحن، وتنتهي مسؤولية البائع عن البضاعة بمجرد وصولها على ظهر السفينة في ميناء التصدير بعد دفع أجرة الشحن. ويلتزم البائع بتحمل تكاليف نقل البضاعة من ميناء الاقلاع الى ميناء الوصول ومصروفات تحميل البضائع على ظهر السفينة بميناء الشحن، ويلتزم إخطار المشتري عند اتمام شحن البضائع وموعد وصولها الى ميناء الوصول، كما يلتزم المشتري بإجراء التأمين على البضاعة ويتحمل أيضاً أية مسؤوليات أو مصاريف تنشأ على البضاعة أثناء سيرها بالبحر.

## ٢ - الشراء فوب «Free on Board» fob

عند الشحن بهذه الطريقة فإن المشتري يدفع ثمن البضاعة عندما يتسلم البضاعة على ظهر السفينة. وعند الشحن بهذه الطريقة يكون من حق المستورد وليس المصدر اختيار شركة النقل البحري المفضلة لديه لنقل بضاعته. والدول التي تشجع أسطولها التجاري تنصح رعاياها بأن يشتروا بنظام (فوب) ويبيعوا بنظام (سيف).

الهيئات العالمية المهمة بدراسة الاحتيال البحري ووسائل مقاومته:

## ١ - المنظمة الدولية للملاحة الدولية: IMO

وهي منظمة دولية ومقرها لندن، وتهتم بدراسة كل ما يتعلق بالملاحة البحرية وسلامتها، ولها دراسات مكثفة في ظاهرتي القرصنة البحرية والاحتيال البحري والتدابير الادارية والقانونية الواجبة للدول والمنظمات بغرض الوقاية من الاحتيال البحري.

## ٢ - الغرفة التجارية الدولية : ICC

أصدرت الغرفة التجارية الدولية ومقرها باريس دليلاً يتضمن طبيعة وأنواع الغش البحري والتدابير الوقائية التي يجب اتخاذها . كما قامت الغرفة كذلك بتأسيس المكتب البحري الدولي IMB عام ١٩٨١م ومقره لندن، والهدف منه تخزين المعلومات وتبادلها بشأن أنشطة الاحتيال البحري لتمكين الدول والشركات والأفراد من تفادي عمليات الاحتيال البحري.

## أهداف المكتب البحري الدولي : IMB

- أ - مكافحة الاحتيال في مجال النقل البحري الدولي وتلقي المعلومات من الهيئات الحكومية وغير الحكومية عن حوادث الاحتيال وتجميع هذه المعلومات لتقديم المشورة الى أعضاء المكتب.
- ب - تقديم المشورة الى المنظمات والهيئات بشأن انشاء أو تحسين نظم التجارة لتفادي الوقوع في الاحتيال، وبحث أية صفقات لأي من الأعضاء لإبداء الرأي قبل ابرام الصفقة في حالة وجود شك في تلك الصفقات.
- ج - اجراء تحريات عن السفن أو سوء السلوك التجاري ومساعدة

المجني عليهم في عمليات الاحتيال البحري .

د - تقديم خدمات تدريبية وثقافية لمكافحة الاحتيال البحري واصدار نشرة شهرية بحالات القرصنة والاحتيال وتزوير مستندات الشحن وخطابات الضمان .

هـ - يقوم بتقديم المعلومات الفورية عن أية شركات أو أفراد قبل التعاقد معهم .

و - ويقوم المكتب بنشاط هام وهو فحص البضاعة ومعاينتها للتأكد من عدم نقصها أو تلفها أو مخالفتها للمواصفات، وتتم المعاينة بواسطة خبراء متخصصين .

### ٣ - هيئة اللويدز للنقل البحري :

وهي هيئة تجارية ذات تاريخ طويل ومقرها لندن، وتقدم معلومات وافية عن السفن وملاكها وأسمائها الحالية والسابقة والأعلام التي ترفعها، كما تقدم معلومات عن خسائر السفن ومعلومات فورية عن أي سفينة، وهي أكبر جهة بها معلومات عن السفن البحرية في العالم وأكثرها تمتعاً بالثقة العالمية ولديها ١٨٠٠ وكيل في الموانئ العالمية .

### ٤ - الجمعية التعاونية لأعمال الخبرة الدولية : (كو ميبصل) :

وهي تنظيم دولي محايد تأسس عام ١٩٨٥م في مصر لخدمة العالم العربي والاسلامي والأفريقي في مجالات التفتيش والمراجعة

لحماية المستورد من عمليات الاحتيال البحري، وهي تقوم بمعاينة البضائع قبل الشحن ومراجعة عقود الاستئجار من الاحتيال البحري.

## رابعاً: التوصيات

تمثل الملاحة البحرية التجارية ركيزة أساسية في قطاع التجارة الخارجية لدول منطقة الخليج العربي، كما أنها تساعد في عملية تطور التبادل التجاري الخارجي لدول المنطقة وأن وجود قطاع نقل بحري فعال يساعد على نمو وتطوير كافة النشاطات الاقتصادية ولضمان استمرارية ونمو قطاع النقل البحري، فإننا نوصي بما يلي:

١ - نوصي بتأكيد استمرارية دعم حكومات المنطقة لشركات الملاحة الوطنية والتي اكتسبت الخبرات المتميزة في مجال النقل البحري حتى تتمكن هذه الشركات الوطنية من كسر احتكار شركات الملاحة الأجنبية.

٢ - نوصي بقصر الاعتماد في عمليات النقل البحري على شركات الملاحة الوطنية القائمة حتى يمكن ضمان أكبر حصص لهذه الشركات، مما يساعد على تحقيق أكبر فائدة اقتصادية لدول المنطقة.

٣ - نوصي بالتنسيق بين شركات الملاحة الوطنية القائمة وذلك بهدف الوقوف صفاً واحداً أمام منافسة شركات الملاحة الأجنبية.

٤ - نوصي المستوردين بعدم التعاقد على شحن بضائعهم على السفن الصغيرة غير المنتظمة التي تنتقل بين الموانئ والتي تستأجرها شركات صغيرة بعقود مشارطة، بل يجب أن يشحنوا بضائعهم ويشترطوا الشحن على السفن الوطنية ذات الخطوط الملاحية المنتظمة والمسجلة دولياً Conference Liner.

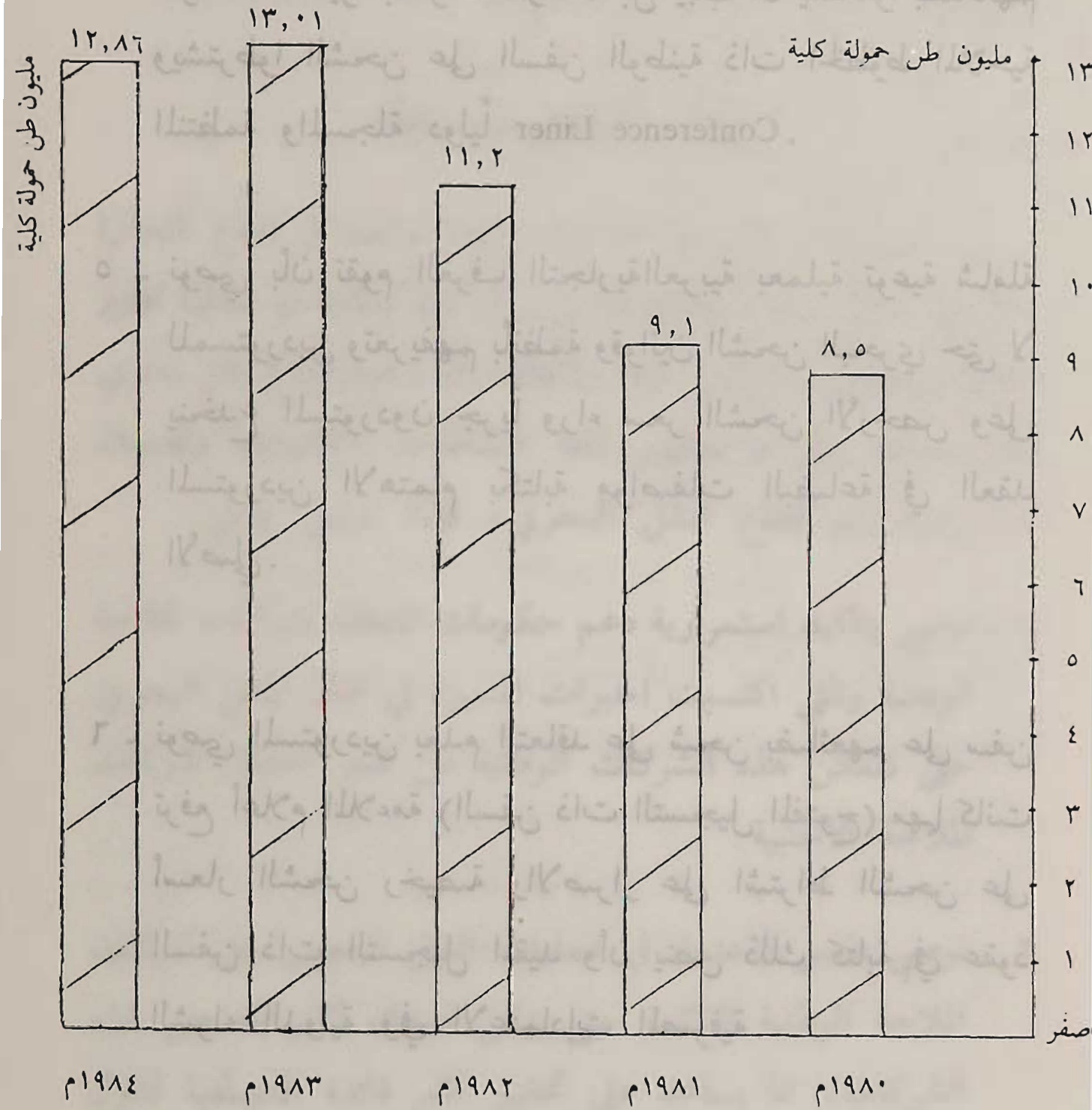
٥ - نوصي بأن تقوم الغرف التجارية العربية بعملية توعية شاملة للمستوردين وتعريفهم بأنظمة وقوانين الشحن البحري حتى لا ينخدع المستوردون جرياً وراء سعر الشحن الأرخص وعلى المستوردين الاهتمام بكتابة مواصفات البضاعة في العقد الأصلي.

٦ - نوصي المستوردين بعدم التعاقد على شحن بضائعهم على سفن ترفع أعلام الملاءمة (السفن ذات التسجيل المفتوح) مهما كانت أسعار الشحن رخيصة والاصرار على اشتراط الشحن على السفن ذات التسجيل المقيد وأن ينص ذلك كتابة في عقود الشراء الدولية وفي الاعتمادات المصرفية.

٧ - نوصي المستوردين بالتعامل مع وكلاء الشحن البحري المقيدين في سجل الوكالات الرسمية وتجنب التعامل مع الوسطاء والسماسة.

الجدول رقم (١)

نمو الأسطول العربي (للسفن أكبر من ١٠٠٠ طن حمولة كلية)



- انخفضت الحمولة الكلية للأسطول العربي من ١٣,٠١ مليون طن الى ١٢,٨٦ مليون طن خلال عام ١٩٨٤م وذلك على الرغم من زيادة عدد السفن من ٧٠٨ سفن الى ٨٣٧ سفينة أي بمعدل زيادة مقدارها ٣,٧٪.

الجدول رقم (٢)

كمية البضائع الواردة الى موانئ

المملكة العربية السعودية

